УДК 81.162.1’373.2

ЕВОЛЮЦІЯ МОРЕПЛАВАННЯ В СВІТЛІ МОВНИХ ФАКТІВ (ЗА ДАНИМИ ПОЛЬСЬКОЇ СУДНОПЛАВНОЇ НОМЕНКЛАТУРИ)

Войцева О.А., к.філол.н., доцент

Одеський національний університет

Стаття присвячена проблемам відображення позамовних знань з історії морської справи в судноплавній номенклатурі польської мови. Розглядаються основні етапи історії мореплавання, вплив морських держав і соціально-професійних угруповань на еволюцію суднобудівництва, загальну морську культуру і розвиток польської термінології, яка позначає водні об’єкти.

Встановлено, що зміна корпусу польських водних номенів (перехід частини слів до пасивного фонду, тенденція до інтернаціоналізації назв) у значній мірі залежить від соціолінгвістичних чинників, зокрема технічних і цивілізаційних досягнень людей, які знаходяться в контакті з морем.

Ключові слова: спеціальна підмова, судноплавна номенклатура, морська культура, історія мореплавання.

Войцева Е.А. ЭВОЛЮЦИЯ МОРЕПЛАВАНИЯ В СВЕТЕ ЯЗЫКОВЫХ ФАКТОВ (ПО ДАННЫМ ПОЛЬСКОЙ СУДОХОДНОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ) / Одесский национальный университет, Украина

Статья посвящена проблемам отображения внеязыковых знаний по истории морского дела в судоходной номенклатуре польского языка. Рассматриваются основные этапы истории мореплавания, влияние морских держав и социально-профессиональных коллективов на эволюцию мореплавания, общую морскую культуру и развитие польской терминологии, обозначающей водные объекты.

Установлено, что изменение корпуса польских водных номенов (переход части слов в пассивный фонд, тенденция интернационализации названий) в значительной мере обусловливается социолингвистическими факторами, в частности техническими и цивилизационными достижениями людей, находящихся в контакте с морем.

Ключевые слова: специальный подъязык, судоходная номенклатура, морская культура, история мореплавания.

Voitseva O. EVOLUTION OF NAVIGATION IN THE LANGUAGES FACTS (ON THE FACTS POLISH NAVIGABLE NOMENCLATURE) / Odessa National University, Ukraine

The article presents the problems of representation non-language knowledge on the history of navy deal in navigable nomenclature polish language. It considers with the main stages in history of navigation, influence navy countries in social-professional groups on the evolution of navigation, on the general marine culture and developing polish terminology, mariner water object.

It established that changing of the corpus polish marine terminus (converting part of words into passive fund, tendency to internalization names) in great degree cause by social and linguistics factors particularly by the technical and civilization achievements peoples, contacts with the sea.

Key words: languages for special purposes, navigable nomenclature, marine culture, history of navigation.

Вагомість науки як засобу здобуття і організації знань, постійне збільшення обсягу наукової інформації привертають увагу сучасної лінгвістики до спеціальних сфер, заснованих у більшому ступені на закономірностях формальної логіки. Тому термінологи намагаються встановити ізоморфність між системами понять і термінологіями конкретних наук та їхніх розділів. Дослідження галузевих систем сьогодні неможливе без осмислення історії розвитку спеціальних мовних одиниць.

Професійна діяльність людей моря формується у межах суспільного існування внаслідок розвитку людської свідомості. Первинні ідеальні об’єкти та їх відношення виводяться людиною на переднауковій стадії безпосередньо з практики, основою досліджуємої реальності виступають онтологічні принципи натурфілософії. У процесі поділу праці виникає наука - багатоаспектний і складний феномен скерований на отримання знань» [1:178-179].

Досягнення будь-якої галузі знань на певному історичному етапі розвитку суспільства відбиваються в системі мови та її спеціальних підсистемах. Морська підсистема в мовах світу має тривалу передісторію. Протягом століть корпус морської лексики, який виникає з першими кроками виробничої діяльності людей на морі, розвивається і вдосконалюється.

Історія мореплавання є інтегральною частиною історії розвитку людської цивілізації, адже “мореплавання знищувало бар’єри між різними суспільствами і спричинилось до пізнання світу, перенесення і поширення ідей, технічного прогресу” [IE:99]. “Історія цивілізації – це історія змагань людини з морською стихією” [9:8]. З давніх часів люди намагаються використати засоби моря (енергію води і вітру) як культуротворчого чинника для розвитку і формування власної культури.

Серед культурних кіл, які протягом багатовікової історії знаходились у постійному довготривалому контакті з морем, морськими народами вважаються мешканці о.Крит, фінікійці, греки (Середземне море), вікінги (арктичні води півночі), араби (Індійський океан), малайці та інші народи Океанії [8:9].

Зміни в судноплавній галузі наступають внаслідок пошуків людьми морепродуктів, пізніше обміну матеріальними засобами і підвищення добробуту населення завдяки морській торгівлі, поширення географічних знань і колоніальної експансії тощо. Еволюція загальної картини мореплавання відбувається поступово: від використання фізичної сили, вітрил водних споруд як виду рушія до сучасного суднобудування із застосуванням дизельних двигунів, парової і газової турбіни (на пасажирських, науково-дослідницьких, вантажних судах), атомних реакторів (на військових кораблях).

Судноплавство належить до найдавніших видів транспорту: первинні форми водних засобів датуються 50 тис. р. до н.е. Історію розвитку мореплавання поділяють на такі періоди: 1) стародавнє мореплавство (до 146 р. до н.е.); 2) мореплавство римського періоду (II – III в. н.е.); 3) середземноморське середньовічне мореплавство (IX – XV ст.); 4) мореплавство Північної Європи (від 2000 р. до н.е. - XVII ст.); 5) епоха великих географічних відкриттів (XV – XVI ст.); 6) виникнення північно-європейських морських держав (XVII ст.); 7) епоха Британського морського домінування (XVIII – XIX вв.); 8) сучасний розвиток мореплавства (XX – поч. XXI ст.) [IE:99-101;2:123-126].

Семіотика натури і семіотика культури пов'язані між собою проблематикою функції і вартості предметів, класифікацією необхідних речей у світлі живих організмів. В навколишньому світі, який оточував давню людину, виступають предмети, які є потенційними носіями значення, оскільки містять функціональні риси і якості. У період стародавнього мореплавства основними плавальними засобами (під поняттям плавальні засоби розуміємо не тільки судна і кораблі, але також і їх прадавні форми, що протягом тисячоліть розвивалися та вдосконалювалися) були пні дерева, видовбані з дерева однодеревки або човни з очерету [7:182]. Важливим моментом стає повторення функції предметів та переказування цієї інформації в часі та просторі. У процесі комунікації наступає порозуміння між людьми – за допомогою мовного знака передається знання про можливу функцію конкретного предмета (колоду, випалений пень). "Оскільки потенційна функція предмета сконцептуалізована, даний предмет стає конкретним знаком його фактичного вжитку" [8:28]. Отже, предмет культури стає змістом мовної комунікації і отримує під час мовної номінації певну назву.

Від попередніх епох у корпусі польської судноплавної номенклатури збереглися традиційні спільнослов'янські номінації плавальних засобів, етимони яких містять назву колоди, матеріал, спосіб виготовлення судна: *jednodrzewo* "однодеревка", рос. *однодревка*, болг. *лодката еднодръвка*, *nasad* "насад", д.-рус. *насадъ, насада, набойня*, д.-рус. *судъ, съсудъ* "посудина" з IX ст.; суфіксальний дериват від прасл.*sąd "з'єднання; посудина", внаслідок метафоризації набуває значення «плавальна споруда, корабель» [ЛС Бер:119].

У VI - VII тис. до н.е. люди вперше використали пліт, скріплений з кількох колод, для плавання по воді. Слово *płet* (род. в. płta) "пліт", д.-р. *плътъ, пов'язане чергуванням голосних з, *płynąć, pływać* "пливу, плисти", має відповідники в інших індоєвропейських мовах, пор.: д.-інд. plutas "омитий; той, що пливе", plutam "течія, потік"; гр. πλυτός " митий", πλύσις "миття; очищення"; нім. Floss "пліт, пором", fliessen "текти" [ЭС т.3:285].

Найдавніший човен знайшли в Голландії (з 6300 р. н.е.); зображення човнів з часів минойської цивілізації поблизу о. Крит датують III – II тис. до н.е. [5:11]. Отже, у багатьох народів (у тому числі слов'ян) першим типом судна є *czółn* (діал.*czólno*) "човен", д.-рус. *чълнъ*, рос. *чёлн*, блр. *човен*, болг. *члун*, серб. *чўн*, словен. *čôln*, чеш. *člun*, слвц. *čln*. Це слово має відповідники в індоєвропейських мовах: прасл. * čьlnъ "човен" з і.-є. *kelnos від *kel- / kol- "рубати, довбати", в пол. [e] › [u], в укр. *човен* внаслідок переходу [e] › [o], [č] ствердів, [л] › [в], розвинувся випадний [е] [ЭСРЯ Цыг:471]. Споріднені литовськ. kelnas "рибальський човен", kélmas "колода", kéltas "пором" свідчать, що первісне слов'янське рибальське річкове судно було колодою з товстих відземків дерев, видовбуваних і випалюваних до потрібної товщини дна і бортової стінки. Пор.: *komięga* / *komiega* "ком'яга - видовбаний з колоди човен", рос. *комяга*, *strug* "струг - старовинне річкове дерев'яне судно", д.-рус. *стругъ*, рос., блр. *струг*, *стружок*, *dubas* / *dziubas* "дубас" „płaskodenna łódz pochodzenia ruskiego", діал. *дуб, дубас*, рос. *дубок*, серб. *дўб* [ЭС т.3:782; 7:203; SWO:201;6:361]. Від праслов'янського *oldi /*lodь, лит. aldia, eldijà "човен" походять лексеми *łodzia, łódz, łódka*, -ol- › -ło-, ст.-сл. алъдии, ладіа, -ol- › -ал-/-ла-; укр. *лодь, лодня* (-ol- › -ло-) [ЛС Бер:57; ЭС т..448; ЭСРЯ Цыг:215].

Поступово водні споруди збільшуються в розмірах, в період неоліту (до 3000 р. до н.е.) починають будувати перші вітрильні човни (*żaglowiec* від żagiel, żaglować, спочатку żeglować з 1500 р., żegluga, żeglarz з нім. Segel). Винайдене вітрило (*żagiel*, рос. *парус*, болг. *ветрилото*) стає першим кроком у використанні людьми енергії вітру [4:12-13; Br:660-661].

Для первинних центрів цивілізації (Давній Єгипет, о. Крит, Фінікія) водний транспорт, розвиток якого починався з примітивних човнів і плотів, мав вагоме значеня. Єгиптяни будують папірусні плоти, а

згодом дерев'яні набірні барки (*barka* лат. bārca (*bāriса) з гр. βάρίς "єгипетський човен" від коптськ. bari "човен") з ливанського кедру, що мають загострений ніс (*dziób*) і корму (*tył*) (3200 - 2240 рр. до н.е.) [ЕСУМ т.1:10]. Рушійною силою є однолопатове весло, судна мають щоглу (*maszt*, рос., болг. *мачта*) з прямокутним вітрилом з пальмових листів (або папірусних циновок). Для водонепроникненості папірусні барки обтягують шкірами тварин.

Відомими мореходами і кораблебудівниками вважалися фінікійці, які почали будувати судна з кілем (*stępka*) і обшивкою на шпангоутах (*wręga*), а вантажні приміщення розташовувати під палубою (*pokład*) (1200 – 700 до н.е.). Розвиток фінікійського мореплавання закінчується із занепадом Карфагена.

Давні греки, які оселилися на морських берегах і архіпелагах Аттики і Пелопоннесу ок. 1000 р., від середземноморських кавказько-іберийських племен, фінікійців, єгиптян перейняли й розвинули мореплавні вміння і традиції: вдосконалили корпус судна, зокрема впровадили форштевень (*stewa dziobowa*), а на кормі ахтерштевень (*stewa rufowa*), для захисту від морських хвиль встановили фальшборт (*falszburta*), ввели спеціалізацію для водних споруд (торговельні і військові). Середземноморський флот греків утворювали різні типи кораблів. Назви водних споруд мали вказівку на кількість ярусів з кожного боку *unirema* " унірема" (одноярусна), *biremis* "бірема" (двух'ярусна), *pentera* "квадрирема" (п'ятиярусна) та ін. Найбільш досконалою була *triera* / *trójrzędowiec* "триєра" гр. τριήρης "потрійний"- "старогрецький корабель з трьома рядами весел [CIC:846; NL:1805].

Римське мореплавство досягає значного розвитку в період Pax Romana за часів цезаря Августа. Головний торговельний шлях йшов з Індії через Індийський океан, Червоне море і суходолом до Александрії. Мореплавством в основному займалися греки, у яких вчилися римляни. Римські галери пентери (*pięciorzędowiec*), збудовані за взірцем карфагенських кинкерем, озброєні спеціальним помостом (*ворон, kruk*) для абордажу ворожого судна, мають дві щогли (фок- і бізань); швидкохідні либурни (*liburna* від Liburni латинської назви мешканців узбережжя Далмації) - для боротьби з піратами – стають прототипами середземноморських галер, проіснувавших до XVIII в. [SWO:502]. У Середземному морі (VII-IX ст.) входить в обіг латинське вітрило (*latina vela*).

Нащадки греків і римлян – візантійці створюють флот, до складу якого входили такі водні споруди: військові кораблі дромони (*dromon(a*) гр.δρόμόυ), акатії (*akacja* лат. acatum), тариди (*taryda* з ісп.) та ін.

У середньовіччі розвинулося мореплавання на Адріатичному та Егейському морях, а торгівлю на Середземному морі монополізують венеціанці (до XV ст.).

Крім традиційної середземноморської зони – колиски мореплавання - важливу роль у розвитку міжнародних торговельних контактів починає відігравати нова торговельно-економічна зона: балтійсько-північноморська. Західногерманські північні (німці, голландці, англосакси) та північні народи (нормани-варяги, норвежці, шведи, датчани) зробили вагомий внесок у розвиток морської культури. Протягом багатьох віків Балтійське море було закритим: народи балтійського регіону (крім скандинавів) не мали контактів з узбережжями західної Європи. Ситуація змінюється в сер. I тис. н.е., коли приморські слов'янські племена протягом кількох століть опановують техніку будівництва клепаних човнів, що дає можливість судноплавання у відкритому морі [10:162]. Між містами на узбережжі Балтійського моря, на Скандинавському півострові і південних берегах, на яких розселилися слов'яни (напр., місто Волин було значним портом і торговельним центром на Помор'ї) у VIII ст. відбувається інтенсивна торгівля.

Археологічні знахідки на території польських земель (Гданська, Ополе, Щецина тощо), дослідження польських вчених Г.Лабуди, К.Шленського, П.Смолярека, В.Філіповського підтверджують, що в IX-X вв. західні слов'яни змагались зі скандинавськими народами в галузі кораблебудівництва., про що свідчать різні типи водних споруд: швидкі довгі човни для військових потреб, морські транспортні споруди (*korab, łódź wiosłowa*), човни-довбанки (*czółno*) для рибальства і перевезення товарів і людей на озерах, ріках і затоках, пороми (*prom*) подовженої форми з гострими носом і кормою, деякі з яких мали щоглу і вітрило.

З VII ст. наступає експансія скандинавів - "лицарів відкритого моря", північних германців, підкоривших Ісландію, північну Францію, береги Гренландії. Вікінги нападали на Нормандію, Англію, Сицилію. Нащадки східних слов'ян зустрілись із старошведською частиною скандинавських германців, яких називали варягами, а Балтійське море - Варяжським [3:7-8]. Ці люди моря будують оригінальні водні споруди - дракари (*drakkar* від дат. Drace „дракон – фігура на носу судна"), з однаковими носом і кормою, що дозволяє плисти на веслах у будь-якому напрямку [4:73]. Грабіжницькі напади вікінгів завершуються з сер. XIII ст.

До розвитку культури, торгівлі, мореплавання спричиняються хрестові походи: хрестоносці для перевезення війська і вантажів використовують вітрильники з латинськими парусами - одномачтові і двомачтові нефи (*nef* з фр. від лат.navis „корабель") [SWO:588; NL:1150].

У XIII ст. вдосконалюється будівництво вітрильних споруд: наступає зближення техніки південної і північної мореплавних зон, вітрильні кораблі стають більш маневреними (встановлюється третя бізань-

щогла з латинським вітрилом, на бушприті - блінд-вітрило, на вантах – вантові щаблі); надбанням усіх європейських мореплавців стають магнітні компаси.

Німецька експансія і колонізація піденного узбережжя Балтійського моря призводить до створення Ганзейського союзу, який організовує з Балтійського і Північного морів регулярний рух кораблів (до кінця XV в.) - однощоглових коггів (*koga* / *kogga* сер.верх.-лат. cog (g)a "корабель") та хольків (*chulk* з гр.) [SJP t1:889; 7:195; NL:645].

Вдосконалення суднобудівної техніки викликає розвиток океанічного плавання, формування вітрильних флотів у Голландії, Португалії, Іспанії. Міць Ганзи ослаблює конкуренція з боку Голландії, яка розбудовує власний флот у XV в., монополізує торгівлю з Польщею, Росією, Швецією, а після визволення з-під іспанського панування (XVI ст.) стає найпотужнішою морською країною. Голландські торговельні судна пінаси (*pinasa / pinka* фр. pinasse; голл. pink), флейти (*fleuta / fluit / fluita* голл. fluit) за морехідними якостями перевищують інші типи кораблів [SWO:662; ЭС т.4:199]. За рахунок введення стакселей (*sztaksel*) у сер. XVII ст. вітрильне озброєння кораблів та їх такелаж збільшується. Для полегшення праці моряків і її організації впроваджуються спеціальні прилади (шпилі, лебідки, катбалки, помпи, удари в судновий дзвін тощо).

Епоха великих географічних відкриттів спричиняється до конкуренції між Португалією і Іспанією. Для далеких морських подорожей створюються нові кораблі – каравели (*karawela* фр. caravelle з порт. caravela або іт. caravella), які мають вітрильне латинське оснащення [SWO:405; SJP t.3:556]. Відкриття нових земель і морських шляхів видатними мореплавцями (Васко де Гама, Х.Колумб, Ф.Магеллан, А.Веспучі, А.Нікітін) перетворюють географію на емпіричну науку. Мореплавні експедиції поєднують цивілізації Нового і Старого Світу, підтверджують, що земля має форму кулі, більшу її частину займають океани і моря, які творять єдиний світовий океан [4:107].

Утворення могутніх північно-європейських морських країн супроводжується боротьбою з Іспанією і Португалією, зокрема поразка іспанської "Непереможної Армади" (1588 р.) відкриває Англії, Голландії, а пізніше і Франції шлях для екпансії на морі.

Англійсько-голландські війни (1652-1674 рр.) призводять до зростання значення англійського флоту і поступового занепаду Голландії як морської держави. Бурхливий розвиток суднобудування у Великобританії викликає потребу у наукових методах побудови суден (за допомогою ескізів і креслень), зокрема військових лінійних кораблів – фрегатів (*fregata* з іт.) і корветів (*korweta* фр. corvette), які входять до основного складу військових флотів морських держав у XVII ст. [SJP t.2:973; SEJP Sław t.2:502; SJP t.1:954].

Бурхливе розповсюдження і розвиток знань у XVIII ст. сприяє активному, діяльному оптимізму, вірі в необмежену силу наукового розуму. Технічний розвиток поступово набирає темпів, починається становлення машинного виробництва.

З британською домінацією на морі в XVIII – XIX ст., отриманою внаслідок перемоги над Францією і Іспанією, конкурують Сполучені Штати Америки (від визнання їх незалежними в 1783 р.).

Англія і США змагаються у вдосконаленні вітрильників, виникає їх особливий тип - кліпери *(kliper* анг. clipper) які завершують епоху вітрильного флоту з відкриттям в 1869 р. Суецького каналу [SJP t.3:732]. На зміну вітрильникам приходять пароплави (*parowiec*, рос. *пароход*, болг. *параход*) починається перехід до водних поруд з механічною тягою (1788 р., гребний пароплав Міллера і Саймінгтона; 1807 р. пароплав Р.Фултона) [4:205].

Поступово і пароплави виходять з ужитку, а ненадійні гребні колеса замінюються судновим гвинтом (1794 р., Літтлтон). На зміну дерев'яним конструкціям в сер. XIX ст. приходять залізні, відбувається поділ кораблів на окремі типи, починають будувати судна для перевезення спеціалізованих вантажів, зокрема вугілля і нафти: вуглевози (*bunkrowiec*), вуглерудовози (*rudowęglowiec*), нафтовози (*ropowiec*) та ін. У зв'язку з поверненням незалежності і морських кордонів по Балтійському морю (1918 р.) розбудовується торговельний і військово-морський флот у Польщі, будується порт і судноверф міжнародного значення Гдиня, поступово унормовується польська морська термінологія. У післявоєнний період польське суднобудівництво досягає значного розвитку.

Сучасний розвиток мореплавства характеризується конкуренцією зі сторони флоту багатьох держав, які розвинули морську торгівлю, зокрема скандинавських країн (Норвегія), Германія, Італія, Японія тощо. Значна частина польської судноплавної номенклатури, пов'язаної з вітрильним і паровим флотом, перейшла до пасивного запасу, окремі номінації набули нового значення або є рідковживаними: Z używanych dziś typów wymienić można statki z pełnym ożaglowaniem – *fregaty* ..., następnie *barki* tj. trzymasztowe statki z dwoma masztami jak na fregacie i tylnym masztem o żaglach skośnych (Sobczak, Od żaglowca do transatlantyku).

У XX ст. відбувається перехід до будівництва суден з механічним рушієм, різко збільшується тоннаж суховантажних судів (*masowiec*), танкерів (*zbiornikowiec*) (до 400 тис. т.) тощо.

На основі позамовних даних з історії суднобудівництва і судноплавства в польському морському лексиконі виділяються діахронічні шари судноплавних номенів - своєрідних свідків розвитку певних цивілізацій, культур заснованих на мореплаванні. Аналіз польських судноплавних номенів підтверджує існування слів міжнародного вживання (інтернаціоналізмів, кальок, гібридних номінацій), що свідчить про контакти з різними морськими культурними колами, існування історичних морських культурних угруповань.

ЛІТЕРАТУРА

1. Волков Ю.Г., Поликарпов В.С. Человек: Энциклопедический словарь.- М.: Гардарики, 2000.- 518 с.
2. Глотов Ю.Г., Семченко В.А. Популярная морская энциклопедия.- М.: Транспорт, 1997.- 280 с.
3. Горбач О. Українська морська й судноплавна термінологія // Горбач О. Лексикографія і лексикологія: Зібрані статті.- Мюнхен, 1992.- С.3-29.
4. Кириллин В.А. Страницы истории науки и техники.- 2-е изд., перераб. и доп.- М.: Наука, 1989.- 493 с.
5. Ханке Х. Люди, корабли, океаны: 600-летняя авантюра мореплавания / Пер. с нем. - Л.: Судостроение, 1976.- 430 с.
6. Brocki Z. Potoniakiem nad morze: Historyjek z życia terminów i nazw morskich. Zb. czwarty.- Gdańsk: Wyd-wo Morskie, 1973.- 448 s.
7. Łuczyński E. Staropolskie słownictwo związane z żeglugą XV i XVI w.- Gdańsk: Wyd-wo Morskie, 1986.- 255 s.
8. Ożdżyński J. Morska wspólnota kulturowa w świetle faktów językowych: Morfologia zapożyczeń w polskim słownictwie flisackim i żeglarskim. Prace monograficzne. Tom 105.- Kraków: Wyd-wo WSP, 1989.- 376 s.
9. Piskozub A. Morze w dziejach cywilizacji.- Gdańsk: Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, 1993.- 187 s.
10. Śląski K. Słowianie zachodni na Bałtyku w VII – XVIII w./ Red. E.Kochanowska.- Gdańsk: Wyd-wo Morskie, 1969.- 200 s.

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

a. ЕСУМ – Етимологічний словник української мови: В 7 т. - К: Наук. думка, 1982-1989. - Том 1.

b. ЛС Бер - Лексикон словенороський Памви Беринди. – К.: Изд-во АН СССР, 1961.

c. СІС - Словник іншомовних слів / За ред. О.С.Мельничука.- вид. 2, випр. і доп.- К.: Гол. ред. укр. рад. енциклоп., 1985.- 966 с.

d. ЭС – Этимологический словарь русского языка: В 4 т. / Сост. М.Фасмер.- М., 1964-1973. -Том 1-4.

e. ЭСРЯ Цыг – Цыганенко Г.П. Этимологический словарь русского языка: более 5 000 слов.- 2-е изд., перераб. и доп. - К.: Рад. шк., 1989.

f. Br - Brükner A. Słownik etymologiczny języka polskiego.- Warszawa: Wiedza Powszechna, 1970.- 806 s.

g. IE – Grywaczewski Z., Kolicki Z., Kruszewski J., Nocon P. Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Okręty i żegluga / Pod red. H.Chmielewskiego.- Warszawa: Wyd-wo Naukowo-Techniczne, 1977.- 515 s.

h. NL – Nowy leksykon PWN: (100 000 słów).-Warszawa: Wyd-wo Naukowe, PWN, 1998.- 2030 s.

i. SEJP Sław – Sławski F. Słownik etymologiczny języka polskiego: W 3 t. - Kraków: Towarzystwo miłośników języka polskiego, 1952- 1966.Tom 2.

j. SWO – Słownik wyrazów obcych. - Warszawa: PWN, 1980.

k. SJP – Słownik języka polskiego: W 3 t. / Red. nauk. M.Szymczak.- Warszawa, 1998. - Tom 1-3.